Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

Rok IV. WARSZAWA, 15 PAŹDZIERNIKA 1934 R. Nr. 20.

Dbajmy o turystów — — budujmy drogi!

wiadomości turystyczne

dwutygodnik



Bez dobrych dróg niema turystyki!

turystyka, podróże, komunikacja, uzdrowiska, przemysł turystyczny, hotelarstwo.

Walka taryf z turystyką trwa

(W) Bilety turystyczne 1000 i 2500 km. straciły ważność z dniem 1 października i, wbrew nadziejom turystów, ważność ta nie została przedłużona.

Nad faktem tym niema co rozdzierać szat. Wszyscy wiedzieli i tak, że cała ulga w tej postaci była nierealna, i że nikt nie miał z tego powodu absolutnie żadnej korzyści materjalnej.

Miały natomiast pewną korzyść moralną uprzywilejowane towarzystwa, które wyłuskano ze Związku Polskich Towarzystw Turystycznych; miały tę korzyść moralną jedynie tylko połowicznie. Duch turysty jest duchem solidarności i nikomu nie była miłą zniżka kilkugroszowa, jeżeli wiedział, że jego koledzy z innego związku zniżki tej nie posiadają. Tem nie mniej jednak pocieszano się nadzieją, że Ministerstwo Komunikacji, uznawszy z a s a d n i c z o potrzebę zniżek turystycznych, z czasem znajdzie również formę uczynienia ich nietylko symbolicznemi, ale praktycznemi i rozciągnie je również na pominięte związki.

W tej dziedzinie wszystkich spotkał zawód. Anemiczne zniżki nietylko nie zostały rozwinięte, ale skonały zupełnie w dniu 1 października. To znaczy, skonały tylko dla turystów, gdyż narciarze z PZN w dalszym ciągu z nich korzystać będą.

Dzielenie turystów i narciarzy na uprzywilejowanych i upośledzonych, obdarzanie jednych przywilejami, których nie posiadali, przy równoczesnem pozbawianiu innych praw, które zdawna już mieli, stwarzanie dwu kategoryj pokrewnych organizacyj — jest przykre, bardzo przykre dla naszego życia. I nietylko przykre, ale wręcz szkodliwe i przeciwne całemu procesowi konsolidacji, jaki w łonie naszego społeczeństwa się odbywa. Z jednej strony kładzie się nacisk na łączenie związków, z drugiej zaś czyni się usiłowania rozbijania tej łączności przez tworzenie dwu kategoryj różnie traktowanych przez taryfy.

Nie chcielibyśmy, aby nasze słowa były źle zrozumiane. D l a n a s turysta i narciarz są jednostkami jednakowo cennemi i związki ich uważamy za zupełnie równorzędne. Nie mamy również zamiaru na tem miejscu rozpatrywać różnicy między turystyką i narciarstwem. Dla nas, jako dla organu ściśle fachowego, istnieją tylko związki zamiłowanych w jednej lub drugiej dziedzinie, a ponieważ obydwie kategorje posiadają wspólne cele, a dążenia ich oparte są na bardzo zbliżonej psychice, służymy tak jednej, jak drugiej zupełnie jednakowo. Dlatego właśnie n i e u j m u j e m y s i ę za pokrzywdzonymi turystami, lecz za p o k r z y w d z o n ą r ó w n o w a g ą, i podnieślibyśmy ten sam głos, gdyby narciarstwo zostało pokrzywdzone na rzecz turystyki.

To, co się odbywa w chwili obecnej z biletami 1000 km. nie jest zresztą jedynym dowodem krzywdzącego stosunku Ministerstwa Komunikacji do turystyki. Za taki sam akt ujemnego ustosunkowania się należy uważać szereg zmian personalnych w Wydziale Turystyki Min. Kom., oraz kilka innych zarządzeń, z pośród których nieostatnią rolę może odgrywa skasowanie biuletynu turystycznego, gdyż nie posiadał on dostatecznie rozwiniętego działu narciarstwa.

Od chwili odebrania zniżek indywidualnych, wiele słyszy się o dobrej woli w stosunku do turystyki. Przeszło już nawet do tradycji mówienie o dobrej woli przy każdem nowem ograniczeniu praw turystyki. Komunikatami, jasnymi jak ukaz senacki, sypano bez miary i bez przerwy. I obecnie nie przestaje się niemi szafować przy każdej okazji. Ale wszystko to nie zmienią istotnego stanu rzeczy: walka z turystyką toczy się bez przerwy na odcinku taryfowym i to tem mocniejsza, im bardziej „turystyczni" ludzie stają u władzy.

Przewidzieć rezultat tej walki nie jest trudno. Turystyka, zwalczana przez taryfy i zarządzenia kolejowe, może będzie rozwijała się wolniej narazie, ale nic nie jest w stanie rozwoju tego wogóle wstrzymać. Szlachetny, żywiołowy pęd kulturalny zawsze będzie silniejszy od papierowych i nieżyciowych zarządzeń. Turystyka i to przetrzyma, jak przetrzymała już wiele przeciwieństw.

Albowiem nigdzie może słuszniejsze nie jest przysłowie „dłużej klasztora niż przeora", jak tutaj właśnie.

Zmotoryzowanie ruchu kolejowego w Polsce

Po otwarciu linji kolejowej Porzecze-Druskieniki p. wiceminister komunikacji inż. Piasecki złożył przedstawicielom prasy następujące oświadczenie:

„Po uruchomieniu linji Porzecze-Druskieniki — oświadczył p. wiceminister — nastąpi jeszcze w listopadzie roku bieżącego otwarcie linji: Płock-Sierpce, Kraków-Miechów i Warszawa-Radom. Łącznie z uruchomioną już linją Porzecze-Druskieniki będziemy mieli w r. b. 250 km. nowych torów.

— Najważniejszem naszem zadaniem w dziedzinie ruchu kolejowego będzie stopniowa motoryzacja ruchu pociągów pasażerskich. Skróci to niezmiernie odległości między najdalszemi krańcami Polski i da poważne oszczędności, gdyż pociąg motorowy zużywa znacznie mniej materjałów pędnych od pociągu parowego. Wagony motorowe zawierać będą 86 miejsc, t. j. akurat tyle, ile wynosi obecne przeciętne zaludnienie pociągu parowego. Wprawdzie w wagonach motorowych będzie nieco ciaśniej niż w zwykłych, ale ta ujemna ich strona będzie z naddatkiem skompensowana przez imponującą szybkość motorowców, która pozwoli największe przestrzenie na terenie Polski przebywać w kilka godzin. Szybkość pociągów motorowych wahać się będzie od 80 do 150 km na godzinę. Motoryzacja nie obejmie wszystkich pociągów osobowych, a zwłaszcza ruchu nocnego i komunikacji zagranicą. Wagony motorowe wykonane będą całkowicie w kraju według znormalizowanego, standartowego typu.

Co do elektryfikacji kolejowych, to na początek projektowane jest wprowadzenie trakcji elektrycznej na linjach Warszawa-Żyrardów, Warszawa-Mińsk Mazowiecki i Warszawa-Otwock. Elektryfikacja linji Kraków-Zakopane nie jest przewidziana.

Sprawa zwiększenia szybkości pociągów nie jest łatwa do rozwiązania, gdyż nieoględne wyśrubowanie chyżości mogłoby zmniejszyć bezpieczeństwo.

Jeżeli chodzi o katastrofę w Krzeszowicach, to nie nadmiar biurokratyzmu, ale właśnie niestosowanie się do przepisów ze strony niektórych funkcjonarjuszy kolejowych spowodowało tragiczną katastrofę. Zaznaczyć jednak należy, że zagranicą takich katastrof jest znacznie więcej niż w Polsce. Dość wspomnieć o ostatnich, strasznych katastrofach kolejowych we Francji.

CZYŻBY ROZŁAM w Polsk. Tow. Krajoznawczem?

Oddziały zachodnie jednoczą się pod hasłem niezadowolenia z działalności Zarządu Głównego.

Konferencja delegatów Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego z ziem zachodnich połączona była z wycieczką po kanale Bydgoskim. Po przywitaniu delegatów na dworcu przez reprezentację bydgoskiego oddziału P.T.K. udano się nad rzekę, gdzie obok przystani Kolejowego Klubu Wioślarskiego oczekiwała motorówka, użyczona przez Lloyd Bydgoski.

Motorówką udano się przez śluzy w Okolu, Czyżkówku, Prądach i Ossowej Górze na kanał Bydgoski, którego urządzenia obudziły w delegatach Wielkopolski, Pomorza i Kujaw (Inowrocławia i Włocławka) żywe zainteresowanie. Po spożyciu na statku śniadania, którem podejmowało uczestników konferencji miasto, przystąpiono do obrad.

Zagaił konferencję red. Fiedler, wyjaśniając pokrótce jej cel i proponując na przewodniczącego prof. Kazimierza Kulwiecia, jednego z założycieli P. T. K., przed 28 laty i długoletniego prezesa zarządu głównego tej zasłużonej organizacji. Prof. Kulwieć od kilku lat mieszka stale w Toruniu i tam sprawuje funkcje prezesa okręgu pomorskiego P. T. K. Protokół konferencji prowadził płk. Zachar, sekretarz oddziału bydgoskiego.

Porządek obrad obejmował: sprawy ogólne Towarzystwa, zagadnienia krajoznawcze ziem zachodnich oraz dyskusję na temat stworzenia okręgu, obejmującego Wielkopolskę, Pomorze i całe Kujawy. Na kanwie tego porządku dziennego rozsnuli delegaci pogląd swój na stosunki, panujące w zarządzie głównym w Warszawie, brak należytego kontaktu z oddziałami i zbiurokratyzowanie życia Towarzystwa w centrali.

Odebranie udzielonych na krótki okres paru lat przywilejów turystycznych w formie zniżek kolejowych i kryzys osłabiły tętno ruchu wycieczkowego a także w pewnej mierze organizacyjnego. Tworzenie okręgów w obrębie granic poszczególnych województw nie dało wyników dodatnich. Dlatego też należy poważnie zastanowić się nad kwestją wewnętrznej reorganizacji P. T. K., zmiany stosunku centrali do oddziałów i odwrotnie, a niemniej nad kwestją obrony przed coraz nowemi projektami zepchnięcia towarzystw turystycznych do rzędu instytucyj pomocniczych dla jakichś Lig Krzewienia Turystyki czy Związków Propagandy Ruchu Turystycznego.

W łonie Polskiego Tow. Krajoznawczego toczy się walka pomiędzy daleko posuniętemi zakusami centralistycznemi u szczytu tej organizacji, a zasadą decentralizacji, której przeważnie hołdują oddziały. Walka taka nie może doprowadzić do usprawnienia w życiu wewnętrznem. Należy dążyć do uzgodnienia obu zasad w sposób dla rozwoju Tow. najbardziej korzystny. Jest to niezbędne tem więcej, że Tow. Krajozn. znajduje się w pertraktacjach z Polskiem Towarzystwem Tatrzańskiem o całkowite połączenie obu najpoważniejszych i najbardziej zasłużonych instytucyj ideowo-turystycznych.

Po dyskusji, w której zabierali głos delegaci okręgu poznańskiego pp.: wojewoda Moskalewski i prof. Kilarski, Inowrocławia, kpt. Zabłocki, Włocławka prezes Rajca, Bydgoszczy pp.: dr. Nieduszyński, red. Fiedler, płk. Zachar i dyr. Matuszewski, przewodniczący prof. Kulwieć zsumował wysunięte wnioski i postulaty w propozycji utworzenia wielkiego okręgu krajoznawczego ziem zachodnich. Okręg taki da możność bliższego porozumiewania się oddziałów Wielkopolski, Pomorza i Kujaw, przyczyni się do usprawnienia życia organizacyjnego przez wspólne urządzanie wycieczek, wymianę prelegentów i odbywanie po kilka razy do roku konferencyj delegatów. Opinja jednolita ziem zachodnich może silnie zaważyć na szali wszystkich decyzyj podczas dorocznych zjazdów P. T. K. w Warszawie.

Biorący udział w powyższej konferencji wypowiedzieli się za stworzeniem okręgu krajoznawczego ziem zachodnich. Tylko delegat Inowrocławia, w zasadzie przychylny tej koncepcji, nie mógł za nią głosować konkretnie, bowiem nie miał od swego zarządu mandatu do decydowania o tej sprawie.

Wybrano komisję organizacyjną w osobach: prof. Kulwiecia, woj. Moskalewskiego, red. Fiedlera, prez. Rajcy i delegata oddziału inowrocławskiego. Komisja ta zbierze się niezadługo w Toruniu dla ułożenia programu działalności okręgu i sprecyzowania postulatów łączących się dzielnic.

Pożyteczna inicjatywa

(Na marginesie kongresu Komun. Kas Oszczędności).

Kongres Komunalnych Kas Oszczędności wojew. centralnych i wschodnich, odbyty w Warszawie w pierwszej połowie b. m., uznał, między innemi, za konieczne wprowadzenie w życie wzajemnego honorowania między kasami książeczek oszczędnościowych. Chodzi zatem o to ,aby posiadacz sum na książeczce K.K.O. w Warszawie mógł przy wyjeździe ,dajmy na to, do Wilna, Grodna czy Augustowa, nie brać gotówki do kieszeni, lecz tylko książeczkę K.K.O. i czerpać z niej w miarę potrzeby sumy za pośrednictwem miejscowych kas.

O ile rezolucja ta będzie zrealizowana, będzie to niewątpliwie dużem udogodnieniem dla turystów, a zwłaszcza dla tych, którzy odbywają dłuższe wycieczki i nie potrzebują krępować się wysokością wydawanych sum.

Aby jednak reforma ta wydała wyniki całkowite, trzeba jeszcze, aby komunalne kasy oszczędności nie stosowały takich ograniczeń, jak P.K.O., która nie zezwala na jednorazowe podjęcie większej sumy, niż 100 zł. O ile zatem przy podejmowaniu z innej kasy będzie utrzymany przepis o możności podjęcia sumy do 1000 zł. na każde żądanie, reforma ta przyczyni się również do znacznego powiększenia klijenteli komunalnych kas oszczędności ze względu na rosnącą z roku na rok turystykę wewnętrzną.

Prace Związku Uzdrowisk Polskich

W obecnym okresie międzysezonowym ZUP rozwija intensywną działalność na wielu polach. Przedewszystkiem więc nie ustaje w zabiegach nad przywróceniem kolejowych zniżek uzdrowiskowych, przyczem starania jego idą w kierunku zagwarantowania tych zniżek raz na zawsze w taryfie kolejowej. Ponieważ Ministerstwo Komunikacji ustosunkowało się zasadniczo przychylnie do tej sprawy, nie należy wątpić, że starania Związku uwieńczone zostaną pomyślnym skutkiem.

Do rzędu pełnowartościowych prac ZUP należą mocne posunięcia w kierunku potanienia lecznictwa uzdrowiskowego. ZUP dąży do zniżki taks kuracyjnych i zniesienia podatku hotelowego w uzdrowiskach. Gdyby te starania odniosły skutek, lecznictwo w uzdrowiskach polskich byłoby tak bezkonkurencyjnie tanie, że stałoby na poziomie przeciętnego pobytu w letniskach, co oznaczałoby wielkie wzmożenie frekwencji.

Z ważnych spraw o zasadniczym charakterze wymienić należy starania o nowelizację ustawy uzdrowiskowej w tym duchu, aby łączyła ona w sobie wszystkie elementy prawne, dotychczas znajdujące się w różnych ustawach. To scalenie przepisów i ustaw uzdrowiskowych w jednej pozwoli na znaczne uproszczenie w pracy i wyjaśni wiele sprzeczności, nieraz spotykanych.

Prace nad organizacją Instytutu Balneologicznego posuwają się raźno. ZUP posiada już m. in. kwotę kilku tysięcy złotych na ten cel.

Dalej czynione są starania w celu zdobycia stałych miejsc dla przedstawicieli Związku w Izbach przemysłowo - handlowych Lwowa i Warszawy, co w połączeniu z posiadanem już przedstawicielstwem w krakowskiej izbie, pozwoli na prawidłowe rozwiązywanie zagadnień uzdrowiskowych na terenach, na których znajdują się najważniejsze uzdrowiska.

Na prośbę Ministerstwa Komunikacji Związek przeprowadza obecnie statystykę uzdrowiskową, która będzie stanowiła cenny materjał cyfrowy dla rozwiązania wielu zagadnień.

W ostatnich dniach, wobec ujawnienia wielu szalbierstw prasowych i podszywania się pod firmę ZUP rozmaitych oszukańczych wydawnictw, o czem pisaliśmy w Nr. 19 „W. T.", zarząd ZUP wystosował do swoich członków odpowiedni okólnik, ostrzegający, przyczem dołączono do niego listę czasopism, zaleconych do prowadzenia propagandy. W ten sposób położy się może raz nareszcie kres kosztownym i kompromitującym występom oszustów — pseudowydawców.

W łonie zarządu ZUP spodziewane są zmiany. Prawdopodobnie ustąpi z niego p. Górzyński, b. burmistrz Otwocka, którego mandat w ZUP związany był z funkcjami przedstawiciela swojego miasta. Wobec ustąpienia p. Górzyńskiego ze stanowiska burmistrza m. Otwocka należy liczyć się z rezygnacją jego również ze stanowiska członka zarządu.

Jak wynika z powyższego, przed Związkiem znajduje się w tej chwili szereg poważnych prac. Są one prowadzone z wielkim nakładem energji przez zarząd z pp. R. Jaroszem, St. Wiśniewskim i dr. Kadenem na czele, przy niezmordowanej pracy dyrektorki, p. H. Minkiewiczowej.

Nowy referat w Wydz. Turystyki

Kolejna reorganizacja Wydziału Turystyki M. K. jeszcze nie została ukończona. Jak to zwykle bywa przy zmianie „góry", zmieniają się nietylko ludzie, ale wypływają konieczności tworzenia, scalania, dzielenia i t. p., no bo wszak „jesteśmy w fazie reorganizacji"...

Podobno ma być utworzony nowy referat „inwestycyj turystycznych", na czele którego ma stanąć inż. A. Kodelski z depart. budowy i utrzym. kolei.

DR. ALBERT RANC. Berlin.
Redaktor „Archiv für den Fremdenverkehr".

Turystyka jako psychologiczna potrzeba człowieka

Człowiek podejmuje pewne prace, nie mające na celu żadnego interesu, prace całkowicie odległe od materjalnych trosk życiowych i obce kupieckiemu duchowi. Zmienia więc m. in. człowiek miejsce swego pobytu, i w ten sposób korzysta z godzin życia niewypełnionych pracą, odpoczynkiem lub snem. Wychodzi z domu, by w swem miejscu zamieszkania, niedaleko od swego domu, pospacerować, kiedyindziej znów opuszcza na pewien czas swój dom i swe miasto, by jako turysta udać się gdzieindziej.

Cóż to zmusza człowieka do tego? Skąd to odwieczne dążenie ducha ludzkiego do podróży? Czy jest ono wspomnieniem i pozostałością zwyczajów całkowicie nieznanych przodków, którzy w zaraniu bytowania ludzkiego musieli zmieniać miejsca swego prymitywnego pobytu, by znaleźć owoce ziemi, jedyny środek żywności owego zamierzchłego praczasu?

A może to dążenie do podróży wypływa tylko z konieczności zaspakajania naturalnego dążenia ducha ludzkiego do zmian zewnętrznych, miłym oczom i uszom człowieka?

A dalej, czy to dążenie jest tylko subjektywnym objawem, czy może jest ono wynikiem dążenia wszystkich ludzi do tego, by zbliżyć się w ten sposób do wielostronności natury, tej wielkiej, żyznej i cichej matki wszechrzeczy ziemskich, poza którą niczego już niema.

W naszem dążeniu do podróży przejawia się też, niewątpliwie, to wszystko z zakresu wymagań i żądań, co zmieścić można w słowach „konieczność zmiany klimatu i horyzontu widzenia".

A dalej, jedną z przyczyn potrzeby podróżowania, tak ostro występującej dzisiaj we wszystkich klasach społecznych, jest dążenie do pełnego podkreślenia i całkowitego wyzyskania osobistej wolności każdego z nas.

Zwykle życie zbiorowe pociąga za sobą, prawie zawsze, ograniczenie i ścieśnienie wolności osobistej, tego najcenniejszego daru, jakim rozporządzamy. Jest to mus wypływający u człowieka z odwiecznego przeciwieństwa pomiędzy obowiązkiem pracy, a dążnością do jaknajmniejszego wysiłku przy wykonywaniu jej przez rozłożenie tego wysiłku na całą zbiorowość. Nacisk życia zbiorowego w czasie podróży zwiększa się lub też zmniejsza, naogół jednak słabnie on zawsze, nawet i wówczas, kiedy spędzamy wakacje w miejscu codziennej naszej pracy. Nie można jednak porównywać stopnia osłabienia przymusu zbiorowego życia w czasie spędzania wakacyj w miejscu stałego naszego zamieszkania, z osłabieniem tego przymusu z chwilą wyjazdu na odpoczynek z miejsca naszego codziennego zamieszkania. Z chwilą wyjazdu dokonujemy, niejako, istotnego zerwania z wielu różnorodnymi obowiązkami życia zbiorowego, stwarzającymi codzienny nasz przymus, o którym wyżej mowa.

Możnaby zarzucić, iż turystyka sama z sobą przynosi także pewien przymus zbiorowego życia, odpowiadamy jednak na to, iż o ile przymus taki istnieje, i o ile byłby on nawet dość ciężki, to jednak sama zmiana sprowadzana przez turystykę, oddziaływa na człowieka kojąco. Ucieczka z codziennego otoczenia umożliwia nam, do pewnego stopnia, odzyskanie radości i wesołości w odczuwaniu i spoglądaniu na sprawy życia.

Dążenie człowieka do wzmożenia wolności osobistej potęguje się nietylko dlatego, by odzyskać ją samą wśród zwykłego otoczenia. Pragniemy odzyskać także tak miłą nam wolność samego ciała, i dlatego to staramy się odsuwać w czasie odpoczynku od wszelkich możliwych przejawów życia, zarówno prostych jak i ciężkich, przemijających i stałych, drobnych i większych, wśród których codziennie żyjemy. Człowiek był w odległej epoce swych dziejów koczownikiem z konieczności, to też wówczas najbardziej pożądaną dla niego formą wolności była ta, która zezwala mu na trwałe osiedlanie się w miejscu. Dzisiaj, kiedy osiedlił się trwale na jednem miejscu, to dążenie jego do wolności przejawia się w dążeniu do życia, jak gdyby koczowniczego, albowiem istotą wszechrzeczy jest ciągłe dążenie do zmiany.

W stosunku do zasiedziałego w miejscu człowieka wytwarzają wszystkie fizyczne czynniki jak: ciśnienie temperatury, nasłonecznienie, pewną jednostajność, która staje się dlań nie do zniesienia, ze względu na swą trwałość. Podróż umożliwia mu czasowe uchylenie się z pod tej trwałej jednostajności. Nowoczesne środki komunikacyjne umożliwiają też człowiekowi położenie kresu temu ciężarowi trwałości.

Człowiek może również szukać za pośrednictwem podróży nowych czynników fizyczno - chemicznych, oddziaływających na niego, a w ten sposób podróż, podejmowana początkowo dla przyjemności, staje się podróżą odpoczynkową i leczniczą, i łączy się z leczeniem przy pomocy powietrza i wód. W ten sposób stwierdzamy, iż dzisiejsze życie zniewala nas do turystyki. Życie to podlega ścisłej woli mechanicznego obrotu — stwierdza Paul Valery — i dlatego ludzie odczuwają od czasu do czasu konieczność ucieczki z tego koliska, w którym ich organizm jest ściśle, jak gdyby związany z maszyną. Wymagają oni odpoczynku i pragną wyzwolić się z codziennego kieratu życia i znaleść jego powolniejsze tempo. Pragną uciec od konieczności ścisłego skupienia się, połączonego z szeregiem przygniatających reguł i zwyczajów.

Turystyka jest naturalnem przeciwstawieniem się miejskiej koncentracji, tak jak sport jest przeciwstawieniem się przewadze maszyn, pomijających wartość i znaczenie muskułów, lub też ujednostajniających ich działanie ponad wszelką miarę.

Zbytnie nagromadzenie ludności miast stanowi fenomen, nigdy przedtem niespotykany. W roku 1801 istniało w Europie 21 miast o ludności ponad 100 tysięcy mieszkańców. w 100 lat później mamy już 160 takich miast. Oto wynik koncentracji przemysłu i coraz to dalej postępującej doskonałości rozwoju środków transportowych. Wśród tych warunków rozwinęła się też turystyka, oraz idea corocznych odpoczynków dla pracowników wszelkiego rodzaju.

Poza temi głębszemi, wyżej omówionemi przyczynami turystyki, są jeszcze i inne ściśle związane z dzisiejszym stanem rzeczy. Żywość i ruchliwość wymiany, pomieszanie ludów w czasie wielkiej wojny 1914 — 1918, wywołały pewną ciekawość szerokich warstw ludności, a ciekawość ta pędzi ludzi do podróżowania. A jakżeż możnaby temu nowemu dążeniu ludzkości do podróży zadość czynić bez mechanicznego postępu naszej epoki? W ten sposób dochodzimy do ustalenia, iż mechaniczny postęp naszych czasów jest z jednej strony potężną przyczyną, a równocześnie ważnym czynnikiem turystycznym. Widzimy codziennie usiłowania techników ruchu w kierunku usprawnienia środków turystycznych, a równocześnie i nacisk turystyki na tych, którzy ulepszają środki komunikacyjne.

Dokąd prowadzi nas ten stały wzajemnie na siebie oddziaływujący, bieg rzeczy? Kto poważy się położyć kres rozwojowi przemysłu turystycznego i środków komunikacji? Kto mógłby dzisiaj, bodaj w myśli, naszkicować położenie światowej gospodarki komunikacyjnej za pół wieku? Czy zdoła wówczas dostrzec — jak to pytał się George d'Avenaal — „małość naszej planety?".

Jeden fakt musimy już uwzględnić, ten mianowicie, iż turystyka jest przedmiotem umysłowej organizacji. Turystyki nie można już uzasadnić tylko jako zmiany miejsca, wywołanej tą czy inną przyczyną, lub ich związkiem, jak to wyżej mówiliśmy, które ostatecznie można sprowadzić do dążności wyzwolenia się z codzienności życia. Turystyka rozwija się w formach coraz to doskonalszych, mających coraz to mniej charakter przymusowości, wskutek tego nie zna ona już granic geograficznych. Turystyka będzie rozporządzać niewymiernością tworzenia badań i prac ludzkiego ducha.

Jakkolwiekbądź jest, to turystyka już dzisiaj, w obecnych warunkach zezwala nam dzięki swym choćby nawet ograniczonym możliwościom, brać udział w dalekich i wielkich poruszaniach się mas ludzkich, które w miarę rytmu pór roku łączą się lub rozdzielają. Ruch ten jest całkowicie jednak odmiennym od dotychczasowych wędrówek człowieka, badanych przez wiedzę historyczną.

Nowy most na Dunajcu

Przy licznym udziale ludności odbyło się na t. zw. Hubie na Dunajcu uroczyste poświęcenie i otwarcie nowowybudowanego mostu drewnianego, długości 105 m. na drodze między Nowym Targiem a Szczawnicą, przed Czorsztynem. Most ten ma ważne znaczenie nietylko gospodarcze, lecz i turystyczne, ponieważ znajduje się na ożywionym szlaku turystycznym.

Prace około budowy mostu przeprowadzili saperzy z Krakowa, którzy prócz wspomnianego mostu odbudowali przeszło 500 metrów innych mostów i około 400 m. dróg, uszkodzonych przez ostatnią powódź.

Intensywna i mozolna praca żołnierska znalazła pełne uznanie wśród ludności.

Bezpośrednia komuninikacja z Druskienikami

Uzdrowisko Druskieniki leży w w odległości 18 km. od st. kolejowej Druskieniki, przemianowanej obecnie na Porzecze, kolei Warszawa-Wilno. Do obecnego czasu obie miejscowości połączone były tylko szosą i komunikację między stacją a uzdrowiskiem utrzymywały autobusy i samochody. Dostawa towarów odbywała się przeważnie z Grodna samochodami ciężarowemi, a przejazdy i przewozy tego rodzaju utrudnione były w porze zimowej. Wobec braku dogodnej komunikacji uzdrowisko Druskieniki nie mogło dotychczas należycie wyzyskać swych urządzeń kąpielowych i korzystanie z niego ograniczone było prawie wyłącznie do sezonu letniego.

Uwzględniając powyższe potrzeby uzdrowiska Ministerstwo Komunikacji w kwietniu r. b. poleciło dyrekcji K.P.K. w Wilnie przystąpić do budowy bocznicy, łączącej uzdrowisko Druskieniki ze stacją tejże nazwy.

Dyrekcja w niespełna 6 miesięcy wykonała zaleconą budowę sposobem gospodarczym, t. j. bez udziału przedsiębiorców i oddała ją w dniu 6 października do eksploatacji.

Wszystkie roboty, z wyjątkiem związanych z układaniem i balastowaniem torów, wymagających pracy wykwalifikowanych robotników, były wykonane przez miejscowych bezrobotnych. oraz przez zespoły pracy przedpoborowej młodzieży (junaków) w liczbie ok. 300 ludzi.

Układanie i baalstowanie torów zostało wykonane przez formacje saperów i częściowo przez Kolejowe Przysposobienie Wojskowe.

Nowa bocznica daje uzdrowisku wielkie szanse dalszego rozwoju, co w połączeniu z jego naturalnemi właściwościami, pozwoli na uzyskanie z Druskienik prawdziwie europejskiej miejscowości, rozumie się, o ile kierownictwo potrafi również stanąć na europejskim poziomie, likwidując szybko wszystko dotychczasowe braki i zaniedbania Druskienik.

Senna cisza na Kasprowym

„Polska Zachodnia" drukuje w artykule p. J. A. Szczepańskiego, zawierającym wrażenia z Zakopanego:

„Staram się też dowiedzieć, o losach projektowanych kolejek górskich na Łomnicę i Kasprowy Wierch. Gdy na wiosnę wyjeżdżałem z Polski, bitwa o te kolejki wrzała na całej linji i sam wziąłem w sporze czynny udział. Ale obecnie zapanowała już senna cisza. I pytania moje o kolejkę na Kasprowy są zbywane lekceważącem machnięciem ręki: kolejka to już temat przebrzmiały, nieaktualny, nic z niej nie będzie. Tak samo pogrzebano plan kolejki na Łomnicę".

O ile się orjentujemy w sytuacji, informatorzy p. Szczepańskiego mają rację.

Film „Zima w Polsce"

Jak się dowiadujemy, propagandowy film turystyczny „Zima w Polsce", nakręcony z inicjatywy Wydz. Tur. Min. Komun., został już udźwiękowiony i w najkrótszym czasie powinien już ukazać się na ekranach.

Trzy konferencje turystyczne

(S.) Jeżeli chodzi o najbliższe poczynania w dziedzinie organizowania turystyki, mamy „na tapecie" trzy konferencje, które odbędą się jeszcze w bieżącym miesiącu.

Od ośmiu lat odbywają się w Krakowie, przed sezonem zimowym, doroczne konferencje z udziałem czynników rządowych i społecznych, zajmujące się najistotniejszemi kwestjami, potrzebującemi omówienia i uzgodnienia, aby osiągnąć maksimum powodzenia w zimowym sezonie turystycznym.

Konferencja tegoroczna obradować będzie w obliczu bardziej jeszcze skomplikowanych i trudniejszych do rozwiązania zagadnień, niż poprzednie, a to ze względu na pogłębiający się kryzys gospodarczy, szczupłość środków na inwestycje, brak zniżek kolejowych i t. d.

W konferencji tej wezmą udział przedstawiciele organizacyj turystycznych, uzdrowisk oraz władz państwowych, mających styczność z turystyką. Jednym z zasadniczych warunków powodzenia sezonu zimowego jest przychylny stosunek Min. Komunikacji do postulatów w dziedzinie zniżek i ulg kolejowych; biorąc jednak pod uwagę obecną politykę taryfową, nie można przed ukończeniem prac nad zasadniczą reformą osobowych taryf spodziewać się, niestety, jakichkolwiek zniżek. To też punkt ciężkości, zdaniem naszem, przeniesiony być musi na stworzenie takich warunków, któreby nawet przy obecnej taryfie kolejowej zachęciły szerokie rzesze turystów do wykorzystania w pełni sezonu zimowego w naszych uzdrowiskach i miejscowościach wypoczynkowych.

W pierwszym rzędzie zatem musi być w sposób zadawalający rozstrzygnięta kwestja przystosowania cen w uzdrowiskach do poziomu możliwości finansowych naszego społeczeństwa; mamy tu na myśli nietylko ceny w hotelach i pensjonatach, ale również taksy klimatyczne, komunalne podatki hotelowe, taksy dorożek i samochodów, ceny kąpieli i zabiegów leczniczych i t. p. Poważną również rolę odegrać może dobór i poziom atrakcyj i różnych imprez lokalnych oraz ceny biletów i kart uczestnictwa dla gości. Wreszcie, celowość w wyborze środków i pomysłowość w wykonaniu niezbędnej dla powodzenia propagandy, odegra również niepoślednią rolę w całokształcie warunków, które mogą zaważyć na rezultatach tegorocznego sezonu zimowego.

Poza tą doroczną, przedzimową konferencją, mamy do zanotowania drugą konferencję, która odbędzie się w tych dniach w Zakopanem. Tematem obrad będą sprawy lokalne, t. j. zagadnienia gospodarki budowlanej, drogowej, urządzeń sanitarno-higjenicznych, niezbędnych inwestycyj, mających na celu rozwój Zakopanego, udogodnień w połączeniach kolejowych, cenników hotelowo - pensjonatowych, imprez sportowych i t .d. W konferencji tej wezmą udział delegaci władz rządowych i komunalnych, organizacyj gospodarczych i społecznych, związków sportowych i turystycznych.

Nakoniec, w ostatnich dniach b. m. ma sie odbyć, z inicjatywy p. min. M. Butkiewicza, Zjazd turystyczny w Suwałkach. Celem zjazdu w Suwałkach jest położenie podwalin pod rozwój turystyki wodnej śródlądowej na jeziorach augustowskich i suwalskich oraz skierowanie ruchu wypoczynkowo-letniskowego z innych dzielnic Polski do tych okolic, mających tak wspaniałe a zupełnie niewyzyskane warunki przyrodzone. O warunkach tych i wielkich możliwościach rozwojowych tego regjonu napiszemy obszerniej w następnym n-rze „Wiad. Tur.", tutaj zaś wspomnimy tylko, że nasze min. spr. wojskowych, w poszukiwaniu najlepszego miejsca pod budowę oficerskiego domu wypoczynkowego, zatrzymało się na okolicach Augustowa, i na początku jesieni r. b., po osobistem odwiedzeniu tej miejscowości, p. wiceminister gen. Kasprzycki polecił rozpocząć budowę domu wypoczynkowego oficerskiego Yacht-Klubu nad brzegiem jeziora Białego.

Nie wątpimy, że prace tego zjazdu, w którym wezmą udział wszystkie czynniki rządowe, społeczne i turystyczno-sportowe, interesujące się przysposobieniem turystycznem pojezierza augustowskiego i suwalskiego, zapoczątkują świetny rozwój tego pięknego, a mało znanego zakątka Polski.

Ruch letniskowo-turystyczny w dolinie Soły

Rozwijająca się w wyjątkowym tempie budowa zapory na rzece Sole, przy Porąbce, wzbudza dziś duże zainteresowanie nietylko swem ogromnem znaczeniem gospodarczem, ale także przyczynia się do wysunięcia tej miejscowości, jako terenu turystycznego i letniskowego.

Porąbka leży przy ważnej arterji komunikacyjnej, międzv Żywcem a Kętami, w sąsiedztwie Bielska, Białej, Dziedzic, Andrychowa, Wadowic i całego wielce uprzemysłowionego regjonu, z szeroko rozwiniętym już dziś ruchem turystycznym i letniskowym.

Dolina Soły w obrębie projektowanego zalewu-jeziora jest bardzo malownicza i doskonale osłonięta od wiatrów oraz ładnie porośnięta i dobrze nasłoneczniona. Budowana obecnie na zachodnim brzegu przyszłego jeziora i biegnąca na zboczu droga będzie jedną z najpiękniejszych w Polsce. Charakterystyczną osobliwością tej drogi jest duża ilość źródeł, wyciekających jarami ze zbocza i ujmowanych ładnemi przepustami i przegrodami, budowanemi z kamienia.

Nowy kierownik referatu prasowego w Min. Komunikacji

Stanowisko kierownika referatu prasowego w Min. Kom. objął p. Wacław Zyndram - Kościałkowski, dotychczasowy refer. w Min. Spr. Zagranicznych. B. referent prasowy, p. Stefan Łoś, przechodzi do Wydziału Turystyki.

PROF. O. J. SCHMIDT.

2)

BADANIA ARKTYKI I UNJA SOWIECKA

(Odczyt wygłoszony na Międzynarodowym Kongresie Geografów w Warszawie) *).

Rząd przeznaczył na prowadzenie poszukiwań w Arktyce znaczne środki pieniężne, ale co jeszcze ważniejsze, okazał dużą pomoc, dostarczając takich środków, jak łamacze lodów, samoloty, radjostacje i t. p.

Współdziałanie potężnej floty łamaczy lodów, lotnictwa i poważnej ilości uczonych-specjalistów w różnych dziedzinach, dało możność przeprowadzenia systematycznych badań i osiągnięcia wspaniałych wyników.

Jednym z warunów prawidłowego rozwoju badań w Arktyce był ścisły związek między pracami czysto naukowemi i ustaleniem wartości gospodarczych Arktyki. Oddalając należne miejsce rozwojowi wiedzy teoretycznej i gromadzeniu wiadomości ze wszystkich dziedzin nauki, jesteśmy przekonani, że cele te są osiągalne daleko łatwiej, gdy wiedzy ścisłej nie przeciwstawia się wiedzy stosowanej, lecz gdy czysta nauka rozwija się w ścisłym związku z rozwiązywaniem zadań i celów praktycznych.

W myśl tych zasad właśnie, w planie wielkich prac, będących obecnie w toku realizacji w Z.S.S.R., znalazły również swe miejsce badania nad Arktyką.

„Pięcioletni plan rozwoju gospodarki narodowej w Z.S.S.R.", powszechnie znany w całym świecie, zawiera m. in. specjalny rozdział p. t. „Pięcioletni plan badań nad Arktyką", opracowany przez komisję rządową pod przewodnictwem S. S. Kamieniewa przy współudziale znanych uczonych, specjalistów w tej dziedzinie. Już w 1920 r. rozpoczęto realizację prac, objętych powyższym planem, i w 1934 r. t. j. jeszcze przed zakończeniem pierwszej transzy „pięciolatki", osiągnięte rezultaty znacznie przewyższyły zakreślone przez plan cele.

Jedna z różnic pomiędzy obecną, systematyczną pracą w Arktyce, a pracami dawnemi, polega na tem, że działalność ekspedycyj pozostaje w ścisłem porozumieniu ze znajdującemi się tam stałemi stacjami. Ostatnim etapem pracy każdej ekspedycji północnej jest pobudowanie stałej stacji naukowej na krańcowym punkcie, osiągniętym przez nią. W ten sposób w ostatnich latach sieć stacyj polarnych w Z.S.S.R. rozgałęziła się znacznie. Stacje te są zaopatrzone w instalacje radjotelegraficzne, prowadzą ścisłą rejestrację obserwacyj meteorologicznych i komunikują je codziennie biuru meteorologicznemu w Moskwie oraz zainteserowanym urzędom zagranicznym. Na stacjach tych przepędzają zimę uczeni, specjaliści w różnych dziedzinach, a częstokroć nawet przebywają tam oni przez kilka lat, przeprowadzając na miejscu studja geofizyczne, geologiczne i t. p. Dzięki swemu wyekwipowaniu, większość tych stacyj może być uważana za poważne obserwatorja naukowe.

Następujące cyfry charakteryzują najlepiej rozwój stacyj badań naukowych na odcinku sowieckim Arktyki:

Ilość stacyj egz. w 1917 r.	10
W latach 1917—1932 założono	27
W latach 1932—1934 założona	28
razem egzystuje stacyj	65

Wszystkie materjały naukowe, zdobyte w tym odcinku, koncentrują się w Instytucie Arktycznym w Leningradzie, dyrektorem którego do 1933 r. był O. I. Schmidt, a od 1933 r. R. L. Samojłowicz, a wicedyrektorem jest W. I. Wiese. W miejscowościach na pograniczu z Arktyką pracują jeszcze inne instytucje naukowe, jak: Instytut Oceanograficzny, Główne Obserwatorjum Geofizyczne i t. p.

Poza swem znaczeniem czysto naukowem, sieć stacyj polarnych daje możność utrzymywania łączności radjotelegraficznej i w ten sposób oddaje nieocenione usługi przy komunikacji z Arktyką.

Podczas znanej katastrofy „Czeluskina" i pobytu ekspedycji na krze lodowej (o czem jeszcze będę mówił bardziej szczegółowo), zachowaliśmy nieprzerwaną łączność z Moskwą i z naszym rządem właśnie dzięki radju, przy pomocy radjostacyj polarnych.

III.

Zagadnienia gospodarczego rozwoju Arktyki, ściśle związane z badaniami naukowemi, obejmują następujące kwestje: eksploatację podglebia, rybołówstwo, myśliwstwo, kolonizację i, na pierwszem miejscu, komuninkację. Największą część sukcesów naszej pracy w Arktyce musimy przypisać temu, że w punkcie centralnym naszych zainteresowań umieściliśmy zagadnienie komunikacji transarktycznej i w świetle tego zasadniczego zagadnienia wszystkie inne zadania naukowe i praktyczne rozstrzygnięte zostały jednocześnie w sposób zadawalający. Idea wyzyskania oceanu Lodowatego dla celów komunikacyjnych nie jest nowa. Wiadomo, że już od 16 wieku szeroko omawiana była możliwość przepłynięcia z Europy do Azji wschodniej przez „drogę morską północno-wschodnią", t. j. okrążając kontynent azjatycki od północy. Zarówno polityczne jak i gospodarcze względy wpływały na podjęcie próby zużytkowania tej drogi. Handel z Indjami, który w tej epoce był osią całego handu światowego, posiłkował się drogą morską nakoło Afryki, obok Przylądka Dobrej Nadziei. Droga ta była pod kontrolą Hiszpanji i Portugalji, które były w ówczesnej epoce wielkiemi mocarstwami. Rozpoczynające się już wtedy ekspansje handlowe Holandji i Anglji szukały dróg, skierowanych na Północ. Sebastjan Cabot i inni starali się spopularyzować ideę przejazdu przez północno-wschód i w tym samym czasie przejazdu przez przez północno-zachód, obok północnych brzegów Ameryki.

Kompanje handlowe oraz rządy holenderski i angielski zorganizowały cały szereg ekspedycyj, aby drogą na północ dotrzeć do bogactw Indyj i Chin. Ale technika ówczesnej epoki (żaglowce) nie pozwalała na posunięcie się dalej, niż do Nowej Ziemi, gdzie przezimował po raz pierwszy słynny holenderski podróżnik, Williams Barentz. Żadnej też wyprawie nie udało się przedostać przez morze Karskie, wobec czego myśl ta została zarzucona na dłuższy czas.

Dopiero w 18-ym wieku car Piotr Wielki znowu powraca do tej myśli i chociaż droga północno-wschodnia nie została również jeszcze wtedy odkryta, jednak z polecenia Piotra W. a później jego następców, dokonany został pierwszy opis wybrzeży morskich północnej Azji i oceanu Lodowatego. Nazwy geograficzne mórz i przylądków tworzono częściowo z nazwisk odważnych marynarzy, którzy przy wypełnianiu tego zadania posługiwali się przestarzałymi środkami technicznemi, jak Czeluskin, bracia Łaptiew i inni. Większość z nich postradała życie wskutek nadmiernych trudów, szkorbutu i innych chorób, lub zginęła w burzach i nawałnicach.

Idea drogi północno-wschodniej odżyła znowu w drugiej połowie 19-go wieku, gdy naskutek swego rozwoju gospodarczego Syberja szukała kontaktu z rynkami światowemi poprzez rzeki syberyjskie i ocean Lodowaty.

Kupiec rosyjski, A. Sibiriakow, sfinansował słynną wyprawę Nordenskjölda, który pierwszy raz w historji przepłynął drogą północno-wschodnią, od brzegów Skandynawji na ocean Spokojny. Nordenskjold musiał jednak zimować po drodze. Z naukowego punktu widzenia wyprawa ta była wielkim czynem, lecz praktycznie biorąc, dała rezultaty racze ujemne, gdyż wykazała niemożność regularnej żeglugi przez północ w ówczesnych warunkach.

Droga północno-wschodnia została na nowo przebyta dopiero w 20-ym wieku. Jak wiadomo, dokonały tego dwa małe rosyjskie łamacze lodów, „Tajmyr" i „Wajgacz", pod dowództwem Wilnickiego w 1914 — 1915 r., następnie zaś R. Amundsen na statku „Maud" w 1918 — 1920 r., z dwoma zimowaniami.

Te trzy podróże dowiodły, że Ocean Lodowaty jest do przebycia, ale pod warunkiem, że należy po drodze zimować, co jednocześnie pozbawiało to przedsięwzięcie praktycznego znaczenia. Gdyby się jednak udało osiągnąć praktyczne rezultaty, ekonomiczne znaczenie tej drogi byłoby olbrzymie zarówno dla handlu światowego, jak dla terytorjum Z. S. S. R. w szczególności.

Droga ta po pierwsze stanowi nowy warjant połączenia morskiego pomiędzy europejskiemi i najbardziej wysuniętemi na wschód azjatyckiemi wybrzeżami Z. S. S. R., a powtóre — co również jest niezwykle cenne — otwiera możliwości komunikacyjne z ujściami wielkich rzek syberyjskich, jak: Ob, Jenisej, Lena, Kołymia i inn., dzięki czemu dorzecza ich będą mogły wejść w orbitę handlu światowego. Droga ta wreszcie zapewniłaby rozkwit kulturalny i gospodarczy plemion dalekiej północy: Samojedów, Tunguzów, Jakutów, Czukczów i t .d.

(D. c. w nast. n-rze).

*) *Patrz Nr. 19 „Wiad. Tur.".*

MIEJSCE WIECZNEGO SPOCZYNKU SZLACHETNEGO FILANTROPA.

Brzeżany i Raj ś. p. J. hr. Potockiego

Spowodu wielkodusznego zapisu ś. p. Jakóba hr. Potockiego w prasie codziennej ukazały się liczne opisy największego z majątków zmarłego filantropa, klucza rajskiego, oraz sąsiedniego miasta Brzeżan. Opisy te w większości przypadków grzeszą nieścisłością, co skłania nas do zamieszczenia autentycznego opisu.

BRZEŻANY,

pięknie położone w malowniczej ziemi Czerwieńskiej, na prawym brzegu Złotej Lipy, na pograniczu Podola i Opola, od najdawniejszych czasów stanowiły ważny punkt strategiczny i komunikacyjny, jako położone na przecięciu dwu krwawych szlaków tatarskich: Wołoskiego i Kuczmańskiego. Osada założona została prawdopodobnie w 16 w. i należała pierwotnie do Sieniawskich z Granowa, którzy dbali o jej rozwój, obdarowali miasto szeregiem przywilejów, zasłaniali je od nieprzyjaciół i ozdobili szeregiem monumentalnych budowli, spośród których do dzisiejszego dnia zachował się klasztor Bernardynów oraz smutne ruiny zamku. Z wygaśnięciem rodu Sieniawskich kończy się dobrobyt Brzeżan. Następni dziedzice, to Lubomirscy, Czartoryscy i Potoccy. Nie dbają oni już o Brzeżany, które po I-ym rozbiorze zatracają zupełnie charakter rezydencji magnackiej i spadają do rzędu zwykłych miasteczek prowincjonalnych.

Zniszczenie zamku postępuje z każdym rokiem naprzód. Ruina i upadek miasta, dawniej tak ściśle związanego z zamkiem, postępuje jeszcze szybciej. Ostatnim ciosem jest wreszcie wojna europejska, wszystkie bowiem największe bitwy rozgrywały się na wschodzie nieomal pod samemi murami Brzeżan, przy ugorze Łysoniec, pod Dzikiemi Łanami, oraz w Koniuchach, sąsiedniej wsi. W mieście raz wraz kwaterują przechodzące oddziały wojskowe: oprócz Austrjaków, Niemcy i Turcy, gdyż 15 korpus otomański, walczący przy boku armji państw centralnych, ten właśnie odcinek zajmował. Wszystko to doprowadza miasto do zniszczenia, zabytkowe zaś budowle do ruiny. Miasto dźwiga się dopiero po zawarciu pokoju, dzięki planowej i rozważnej gospodarce i opiece władz wojewódzkich.

Dzisiejsze Brzeżany liczą 15.000 mieszkańców, są schludnem miasteczkiem i posiadają szereg gmachów zabytkowych, wśród których niepoślednie miejsce zajmuje gimnazjum, ulokowane w ratuszu Potockich, którego wychowankami byli: Kornel Ujejski, Bielawski i Szaszkiewicz.

Z gmachów o znaczeniu historycznem przedewszystkiem wymienić należy

RUINY ZAMKU,

wzniesionego na wyspie Złotej Lipy. Był to wielki gmach obronny, zbudowany w kształcie pięciokąta, o obszernym dziedzińcu i licznych ozdobach murowanych. Jak już wspomnieliśmy, ostatnia wojna zniszczyła go kompletnie. Obecnie imponująco wygląda jedynie renesansowa brama zamurowana z tarczą herbową Sieniawskich. Częściowo ocalały również galerje kolumnowe, biegnące wzdłuż wewnętrznych murów na dziedzińcu. Ocalał również piękny barokowy

KOŚCIÓŁ ZAMKOWY.

Wnętrze jego odznacza się piękną dekoracją sklepień i rzeźbami, jak ołtarz z kolorowego marmuru z mozaiką, freski, a przedewszystkiem grobowce Sieniawskich z figurami rycerzy, dłuta Horsta i Pfistera.

Zamek brzeżański zbudowany został w r. 1554 przez Mikołaja Sieniawskiego, wojewodę ruskiego i hetmana w. koronnego. Po śmierci założyciela wszyscy następcy jego starali się zamek upiększyć i obwarować coraz silniej, zgodnie z każdorazowemi wymaganiami sztuki fortyfikacyjnej. Zażywał on też sławy jednego z najobronniejszych w Polsce. O mury jego wielokrotnie rozbijały się ataki Tatarów i Kozaków, a obronność jego była tak wielka, że krociowa armja turecko-tatarska Ibrahima Szyszmana, po zdobyciu miasta Brzeżan, nie odważyła się atakować zamku. W 18 w., kiedy nastąpiło względne uspokojenie, zamek brzeżański, nie tracąc swego znaczenia obronnego, stał się ośrodkiem kulturalnym wielkiej połaci kraju.

Ze śmiercią ostatniego z Sieniawskich, Adama Mikołaja, kończy się okres świetności zamku i miasta. Zamek przechodzi jako wiano Zofji Sieniawskiej, jedynej córki Adama Mikołaja, wdowy po Stanisławie Doenhoffie, do rodu ks. Czartoryskich. Po I rozbiorze zamek upada. Austrjacy znoszą załogę książęcą i demolują wały, a Czartoryscy, stale zamieszkali w Puławach, mało opiekują się już zamkiem, a nawet częściowo przewożą jego urządzenie do Puław i Wilanowa. Zamek przestaje być konserwowany i powoli zaczyna zamieniać się w ruinę. W tym stanie przechodzi w ręce Lubomirskich, którzy również nie dbają o niego i spokojnie patrzą na rozsypywanie się w gruzy cennej budowli.

Smutny los spotyka również wartościową

KAPLICĘ ZAMKOWĄ.

Austrjacy, zniósłszy zakon Komunistów (Bartoszków), opiekujących się kaplicą, oddali opiekę nad nią i grobami urzędowi cyrkularnemu w Złoczowie. Ocenili przytem wartość inwentarza na 477 florenów i polecili sumę tę wpłacić do skarbu państwa. Kiedy zaś ówczesna właścicielka Brzeżan, Izabella z Czartoryskich Lubomirska, nie chciała tego uczynić, wszystkie kosztowności wywiezione zostały z kaplicy do Lwowa, gdzie po stopieniu fiskus austrjacki sprzedał je na łom.

W rękach Potockich znajdował się zamek brzeżański od r. 1816. Potoccy jednak również nie dbali o szacowną budowlę. W połowie 19 wieku wynajęli ją rządowi austrjackiemu na koszary, częściowo zaś zamienili ją na magazyny, w pozostałej zaś części urządzili... browar. Kaplica również wynajęta została na magazyn, później zaś na skład wódki, a w krótkim czasie pijany motłoch pootwierał trumny i zrabował kosztowności, jakie się w nich znajdowały.

Sprawa ta nabrała w swoim czasie wielkiego rozgłosu, do którego przyczynił się niemało Kornel Ujejski, który potrafił wkońcu poruszyć sumienie ówczesnego dziedzica zamku, Stanisława hr. Potockiego, dziada ś. p. Jakóba, który przystąpił do restauracji kaplicy, wypędziwszy z niej handlarzy.

Ostatni właściciel Brzeżan, Jakób hr. Potocki, zamiłowany w swem rodzinnem mieście, podarował zamek państwu, zastrzegłszy sobie należytą konserwację. Niestety, państwo nie dotrzymało umowy i zamek w dzisiejszym stanie godny jest największego pożałowania, stanowiąc kompletną ruinę.

Jeżeli też w najbliższym czasie nie przystąpi się do odbudowy i konserwacji, za kilka lat z zamku i kaplicy pozostaną jedynie kupy gruzów.

Drugą osobliwość Brzeżan stanowi

STAROŻYTNY RATUSZ

na rynku. Zbudowany w r. 1811 przez Izabellę z Czartoryskich Potocką, stanowi piękny czworobok z wieżą zegarową, na szczycie której widnieje herb Potockich — Pilawa. Górne piętro zajmuje wspomniane już gimnazjum, na parterze zaś mieszczą się sklepy. Przed ratuszem znajduje się

POMNIK JANA III

uszkodzony przez Ukraińców w czasie walk polsko-ukraińskich i do dzisiejszego dnia nienaprawiony.

Naprzeciwko ratusza znajduje się

CERKIEW ŚW. TRÓJCY,

pierwotnie gotycko-renesansowa, obecnie, po przebudowie, pozbawiona wszelkiego stylu. Cerkiew posiada relikwiarz z polowego ołtarza Sieniawskich oraz posrebrzaną trumienkę, zawierającą relikwię — rękę św. Jana Chrzciciela.

Imponująco przedstawia się

KOŚCIÓŁ PARAFJALNY,

wielki warowny gotyk, obwiedziony grubym murem obronnym z rzędem strzelnic i posiadający dobrze zachowaną dzwonnicę z 17 w. Portal kościoła zdobią po dzień dzisiejszy doskonale zachowane herby Sieniawskich.

KOŚCIOŁEK ORMIAŃSKI

w Brzeżanach odznacza się pięknemi drzwiami o subtelnej rzeźbie.

W Brzeżanach znajduje się również przeszło 500 letnia

SYNAGOGA,

posiadająca cenne naczynia liturgiczne.

Na wzniesieniu znajduje się

KLASZTOR OO. BERNARDYNÓW

z 17 w., posiadający w głównym ołtarzu kościoła piękny obraz, wyobrażający Wniebowstąpienie, ku któremu dążą liczne pielgrzymki w dzień odpustu na św. Antoniego.

Charakterystyczną cechę dzisiejszych Brzeżan stanowią

LICZNE DWORKI

staropolskie, nadające miastu specjalny urok sielankowy, a wielki staw brzeżański przyczynia się do podniesienia malowniczości tego interesującego miasta.

W odległości 2 km. od Brzeżan znajduje się

RAJ,

dotychczasowa letnia rezydencja ś. p. Jakóba hr. Potockiego, centrum administracji wielkiego klucza folwarków, w skład którego wchodzą: Kozówka, Ułanicha, Sejmków Potocki, Budyłówka, Potok, Hinowice, Plichów, Rohaczyn, Koniuchy, Kuropatniki, Narajów i Stanisławczyk, obejmujące w sumie obszar 5.615 morgów roli, 2.000 morgów łąk nad Złotą Lipą, oraz 2 stawy rybne, Brzeżany i Urmań, o łącznej powierzchni 1540 morgów. Do tego dochodzi kompleks lasów o powierzchni 40.000 morgów, składający się z 10 leśnictw.

Oprócz gospodarki rolnej i leśnej w kluczu rajskim prowadzona jest pierwszorzędna gospodarka rybna oraz specjalna hodowla raków-olbrzymów, od wielu lat eksportowanych zagranicę.

Do Raju prowadzi od strony Brzeżan piękna aleja, obsadzona staremi lipami.

Wszystkie te objekty przechodzą obecnie, jako fundacja, na rzecz społeczeństwa, a szlachetny filantrop zastrzegł sobie jedynie skromne miejsce w przepięknym parku rajskim, opodal ślicznego zameczku myśliwskiego, zbudowanego jeszcze przez Sieniawskich i pamiętającego cztery wieki historji Podola.

Skromna trumna bez nóżek kryje doczesne szczątki szlachetnego testatora, który nawet nie pozwolił na umieszczenie swego nazwiska na płycie grobowej, nakazawszy jedynie wyryć na niej słowa: „Tu spoczywa ostatni dziedzic Brzeżan".

Z turystyki japońskiej

Z zagranicznej prasy fachowej mamy możność zaczerpnięcia wiadomości o stanie turystyki zagranicznej w krainie „Wschodzącego Słońca". Urzędowa statystyka japońska ogłosiła dopiero niedawno ścisłe dane o rozwoju turystyki zagranicznej w Japonji za rok 1932, przyczem dane te obejmują nietylko ilość cudzoziemców, ale również ilość dni, spędzonych przez nich w Japonji, a mianowicie:

Rubryka „cel pobytu" podzielona jest na następujące 4 działy: turystyka — 24%, cele handlowe — 20%, sprawy oficjalno-dyplomatyczne — 2% i „różne" — 54%.

Cyfr za 1933 rok jeszcze nie posiadamy, ale wiadomo jest, że w ub. roku, jak skarżą się japońscy hotelarze, obniżyła się znacznie frekwencja w droższych hotelach oraz procent zajętych droższych pokoi w hotelach. Odpowiednio też spadły sumy, wydatkowane przez cudzoziemców w Japonji. Statystyka japońska ujmuje to w następujących porównawczych pozycjach:

Wydatki cudzoziemców w Japonji

w sez. 1929/1930	507.000 yen
w sez. 1931/1932	426.000 yen.

Długotrwałość pobytu

	do 15 dni	do 3 mies.	ponad 3 m.	razem
Chińczycy	1421	3075	8382	12878
Amerykanie	3456	1641	1065	6162
Anglicy	1657	1231	635	3523
Niemcy	194	227	251	672
Francuzi	193	157	112	462
Rosjanie	359	360	354	1082
Inne państwa	1050	768	676	2492
Razem	8330	7459	11475	27271

Procentowo biorąc, spadek jest znacznie dotkliwszy, jeżeli weźmiemy pod uwagę dewaluację yeny japońskiej w sezonie 1931/32 w porównaniu z sezonem 1929/30.

Japoński przemysł hotelowy nie oczekuje w najbliższym czasie poprawy sytuacji, pokładając nadzieję na większy przypływ cudzoziemców dopiero w roku 1940, w związku z projektowaną wówczas powszechną wystawą krajową w Tokjo. Wystawa ta ma być otwarta w początkach kwietnia 1940 r. i ma trwać 7 miesięcy. Ze względu jednak na obecną sytuację, sfery przemysłowo-handlowe w Japonji czynią u rządu japońskiego starania o przyśpieszenie tej wystawy i urządzenie jej już w 1938 roku.

Zimowy rozkład jazdy

Z dn. 7 b. m. wszedł w życie zimowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich, ważny do 14 maja 1935 r., uwzględniający odmienne potrzeby komunikacyjne tego okresu.

W okresie od 7.X. do 30.XI. i od 1.IV. do 14.V. 1935 ilość pociągów uległa znacznemu ograniczeniu, gdyż w tym czasie ruch pasażerski na kolejach jest bardzo słaby, natomiast w okresie od 1.XII. do 30.III. ilość pciągów będzie znacznie zwiększona. Odnosi się to w szczególności do t. zw. sezonowego ruchu górskiego, którego okres w tym roku rozszerzono, przewidując np. z Warszawy oddzielne pociągi sezonowe do Zakopanego i do Krynicy w okresie 1.XII. — 30.III wg. rozkładu:

Do Zakopanego — odj. z Warszawy 21.30, przyj. do Zakopanego 9.36; odj. z Zakopanego 19.28 przyj. do Warszawy 8.06;

do Krynicy — odj. z Warszawy 20.35, przyj. do Krynicy 10.00; odj. z Krynicy 18.35, przyj. do Warszawy 8.47.

Niezależnie od wprowadzenia w sezonie codziennie wagonu 2 i 3 kl. Warszawa — Worochta w poc. posp. Nr. 903/904 i wagonów 2 i 3 kl. w poc. osob. Nr. 911/912, przewidziano na okres 15.XII. — 14.I. specjalne pociągi przyśpieszone Warszawa — Worochta Nr. 9921/9922 wg. rozkładu: Warszawa odj. 20.56, Worochta p. 11.24, Worochta odj. 17.02, Warszawa p. 6.20.

W okresie 1.XII. — 30.III. przewidziano również codzienny pociąg t. zw. „Podhalanin" w komunikacji Lwów — Stanisławów — Sambor — N. Zagórz — Nowy Sącz (Krynica — Chabówka — Zakopane).

Zapewniono również w tym okresie dogodną komunikację do Wisły, Głębców i Zwardonia.

Przewidziany jest również w zimowym rozkładzie jazdy wzmożony ruch świąteczny w okresie Świąt Bożego Narodzenia.

Pozostaje jedynie wyrazić gorące życzenie, aby w czasie obowiązywania nowego rozkładu n i e k a s o w a n o i n i e z m i e n i a n o godzin odjazdów pociągów, jak to, niestety, często się praktykuje u nas.

Z turystyki niemieckiej

O olbrzymiej zagranicznej pracy propagandowej niemieckiej „Reichsbahnzentrale für den deutschen Reiseverkehr" w Berlinie, prowadzonej w interesie niemieckiej turystyki, mówią następujące, urzędowo ustalone cyfry. Centrala rozpoczęła swą propagandę zagraniczną w r. 1925. Od tego też roku pod koniec 1933 r. rozpowszechniła zagranicą 7,500.000 swych specjalnych „książeczek turystycznych", 7,100.000 specjalnych broszur i folderów, 14,300.000 broszur, prospektów i ulotek niemieckich uzdrowisk, niemieckich organizacyj i towarzystw turystycznych i t. p., 1,200.000 plakatów propagandowych.

Centrala rozdaje i rozsyła 17 biuletynów prasowych w 11 językach światowych, ponadto zaś produkuje w wielkich ilościach i rozsyła do wszystkich zakątków świata bardzo interesujące, doskonałe pod względem myśli przewodniej i techniki, turystyczne filmy propagandowe. (Orbis).

Szwajcarski Klub Alpejski

Założony w 1863 r. Szwajcarski Klub Alpejski liczy obecnie 31.000 członków, zgrupowanych w 84 sekcjach. W ciągu swej przeszło siedmdziesięcioletniej egzystencji, Klub ten zbudował 113 schronisk dla turystów z 4000 łóżek.

Ze sprawozdania, ogłoszonego na odbytem w ub. miesiącu rocznem walnem zebraniu delegatów, dowiadujemy się, że budżet roczny S. K. A. zamyka się imponującą cyfrą 500.000 szw. franków. Przez schroniska klubowe przewinęło się w ciągu roku 85.000 turystów, z czego ⅔ członków klubu. Klub wydaje własny miesięcznik p. t. „Alpy" („Die Alpen"). Charakterystyczne jest, że w sprawozdaniu podkreśla się, iż S. K. A. utrzymuje przyjazne stosunki z takiemiż klubami francuskim i włoskim, w przeciwieństwie do klubów niemieckiego i austrjackiego. Jak widać zatem, stosunki polityczne nie pozostały bez wpływu na stosunki międzyklubowe organizacyj czysto turystycznych.

Nawet Albanja posiada już sieć komisyj turyst.

Min. spraw wewn. w Albanji rozesłało okólnik do wszystkich prefektów (prefektura w Albanji odpowiada pojęciu naszego województwa — przyp. red.) z poleceniem, aby władze lokalne czyniły jaknajdalej idące ułatwienia i uproszczenia formalności administracyjnych w stosunku do turystów zagranicznych.

Okólnik zarządza jednocześnie utworzenie przy wszystkich prefekturach komisji turystycznych, do których z urzędu wchodzą: przedstawiciele policji, komendanci żandarmerji, przedstawiciele gmin i lekarze sanitarni. Komisje te obowiązane są m. in. dwa razy na miesiąc przeprowadzać kontrolę hoteli i gospód, zwracając szczególną uwagę na hygjenę ich urządzeń, cenniki i t. d.

ZAGADNIENIE PRZYMUSOWEJ ORGANIZACJI W PRZEMYŚLE HOTELOWO-PENSJONATOWYM

(S. G.) Kwestja podniesienia poziomu hoteli i pensjonatów i przystosowania ich do potrzeb ruchu turystycznego odgrywa tak poważną rolę w rozwoju tego ruchu, że postanowiliśmy w szeregu artykułów zanalizować sytuację przemysłu hotelowo-pensjonatowego w Polsce i rozważyć możliwości poprawy obecnych, pod każdym względem niepomyślnych warunków, w jakich pracuje ten przemysł.

W niniejszym artykule pragniemy zająć się kwestją zrzeszenia przemysłu hotelowo-pensjonatowego w Polsce we własnej zawodowej organizacji, bez czego, zdaniem naszem, nie da się doprowadzić do o g ó l n e g o podniesienia poziomu tego przemysłu.

Pierwszą poważniejszą próbą zrzeszenia się właścicieli hoteli i pensjonatów w Polsce było powstanie w lutym 1929 r. w Warszawie „Naczelnej Organizacji Polskiego Przemysłu Hotelowego", która zgrupowała początkowo 19 właścicieli przedsiębiorstw o ogólnej liczbie 1523 pokoi, przyczem do organizacji tej, poza stolicą, weszło kilka poważniejszych przedsiębiorstw na prowincji. W początkach 1931 r. organizacja ta posiadała około 40 członków, reprezentujących przedsiębiorstwa o ogólnej liczbie około 3000 pokoi. W obecnej chwili liczba członków zrzeszenia znacznie się zmniejszyła, przybliżywszy się do stanu, jaki był w chwili zawiązania organizacji.

Gdy weźmiemy pod uwagę, że (według zbliżonych do rzeczywistości danych, będących w naszem rozporządzeniu) w Polsce istnieje około 1000 hoteli (po wyeliminowaniu zajazdów i hotelików, liczących do 3 pokoi) o pojemności ogólnej około 15000 pokoi i około 800 pensjonatów, dysponujących ilością również około 15000 pokoi, to widzimy, że zrzeszenie zawodowe objęło zaledwie j e d e n p r o c e n t przedsiębiorstw o pojemności p o ł o w y p r o c e n t u ogólnej liczby pokoi. Istnieją wprawdzie jeszcze gdzieniegdzie lokalne zrzeszenia zawodowe, ale są to przeważnie organizacje na papierze, nie zmieniające absolutnie całokształtu nakreślonego przez nas obrazu.

Dla bardziej jaskrawego uwydatnienia panujących u nas stosunków w tej dziedzinie, wskażemy, jako kontrast, Szwajcarję, gdzie na ogólną liczbę około 8000 przedsiębiorstw hotelowo-pensjonatowych około 60% należy do organizacyj zawodowych, a w poszczególnych kantonach stosunek ten sięga 85%.

To też „Naczelna Organizacja Polskiego Przemysłu Hotelowego" istnieje dzięki ofiarności kilkunastu uświadomionych jednostek, ponoszących koszty jej utrzymania, i dzięki ideowej pracy kilku optymistów, którzy naprzekór wymowie podanych przez nas cyfr wierzą w dalszym ciągu w możliwość nastania lepszych czasów dla tego zrzeszenia.

Znając jednak stosunki w tej dziedzinie, jesteśmy przekonani, że bardzo długo jeszcze trzeba będzie czekać na to, aby coś się poprawiło w nich na lepsze. Jeżeli w okresie najlepszej w Polsce konjunktury dla tego przemysłu, bo w 1928 r., po paromiesięcznych, bardzo intensywnych pracach przygotowawczych, organizatorzy zrzeszenia zdołali zwerbować zaledwie 1% właścicieli i nakłonić ich do płacenia składek do organizacji zawodowej, jeżeli następnie w ciągu paru lat egzystencji N. O. P. P. H., mimo stale prowadzonej akcji w tym kierunku i mimo osiągnięcia pewnych sukcesów w walce o realizację postulatów tego przemysłu, z czego przecież korzystają w s z y s c y właściciele przedsiębiorstw w Polsce, zarząd N. O. P. P. H. nie zdołał w najmniejszym stopniu przełamać kamiennej obojętności tych właścicieli, — to niema nadziei, aby w stosunku ich do zrzeszenia zawodowego nastąpił w najbliższych latach jakiś radykalny zwrot.

A jednak, jak wskazują przykłady ze stosunków w wielu innych państwach, zrzeszenia zawodowe odgrywały i odgrywają w dalszym ciągu pierwszorzędną rolę w ogólnym rozwoju przemysłu hotelowo-pensjonatowego. Zrzeszenia te, o charakterze nieraz przymusowym (Italja, Hiszpanja) współpracują bardzo intensywnie z władzami rządowemi i komunalnemi nad rozwojem szczególnie ośrodków turystycznych i uzdrowisk, z czego przedewszystkiem ciągną korzyści członkowie tych zrzeszeń.

Ponieważ jednak w naszych stosunkach oczekiwać dobrowolnego zrzeszenia się przemysłu hotelowo-pensjonatowego w zawodowych organizacjach niepodobna, przeto w obliczu istniejącej i z roku na rok wzrastającej konieczności podniesienia poziomu hoteli i pensjonatów w Polsce, aktualnem staje się zagadnienie p r z y m u s o w e j organizacji zawodowej przemysłu hotelowo-pensjonatowego.

Nie wdając się w ramach niniejszego artykułu w szczegóły, dotyczące form organizacyjnych takiego przymusowego zrzeszenia, pragniemy tylko podkreślić, ze stanowiska interesów turystyki, dojrzała już konieczność zajęcia się tą sprawą i przedyskutowania jej przez wszystkie czynniki, opiekujące się turystyką. Prawne zaś uzasadnienie znaleść można w oparciu się na przepisach znowelizowanej ustawy o prawie przemysłowem, przewidujących przymusowe zrzeszanie przedsiębiorstw danej gałęzi przemysłu w danym rejonie.

Matoł sprawozdawcą

„Walka" w Nr. 39 drukuje „korespondencję własną" p. t. „Wędrówka po Huculszczyźnie". Znajdujemy tu wiele ciekawych wypocin matoła, którego zupełnie niepotrzebne wypuszczono na wolność i wysłano na Huculszczyznę. O słynnym zakładzie d-ra Tarnawskiego np. pisze:

> Wreszcie z Żabiego, bardzo lichą szosą państwową, wozem huculskim lub taksówką, oczywiście słono za płaconą, dostajemy się do Kosowa — rezydencji starosty i lokalnego zakładu odtłuszczającego, który słynny jest z tego, że za głodzenie ludzi każe sobie grubo płacić. Złośliwi twierdzą, że ponoć wobec przepełnienia Tworek, Kulparkowa i Jana Bożego placówka ta cieszy się powodzeniem i przeważnie na pacjentkach wcale jej nie zbywa. A no zależy co kto woli.

Kuty charakteryzuje w następujący sposób:

> Skoro więc mowa o osobliwościach, tedy proszę: Kuty — znane uzdrowisko klimatyczne, położone uroczo u podnóża gór nad Białym Czeremoszem, odwiedzane co roku przez zgórą 2 tysiące kuracjuszy, nie daje prawa do powrotnej zniżki kolejowej spowodu nieopłacenia przez troskliwych i zapracowanych ojców miasta taksy kuracyjnej w Związku Uzdrowisk Polskich.

Czy niema sposobu, aby takich nie wypuszczać samopas?

Uroczystości Beskidenvereinu

Jak już donosiliśmy, w r. bież. upływa 30 lat od chwili otwarcia schroniska Beskidenvereinu na Babiej Górze (1725 m.). W związku z tem Beskidenverein organizuje uroczystość pamiątkową w niedzielę 21 października w samem schronisku.

Spodziewany jest liczny zjazd nietylko członków instytucji, ale również przedstawicieli zaprzyjaźnionych związków, władz i gości.

Nowy burmistrz Otwocka

W dniu 3 b. m. na stanowisko burmistrza m. Otwocka wybrany został dr Otto Samojłowicz-Salamonowicz, lekarz z Prużany. Nowy burmistrz złożył w dniu 8 b. m. przysięgę na ręce wicestarosty powiatowego i tegoż dnia objął urzędowanie.

Dr. Salamonowicz urodził się w roku 1885 na Ukrainie. Gimnazjum i uniwersytet ukończył w Rosji. W roku 1914 powołany został do wojska rosyjskiego, jako lekarz. Od roku 1917 aż do ostatnich czasów z kilkuletnią przerwą, pełnił służbę w wojsku polskiem, kolejno zajmując różne odpowiedzialne stanowiska w wojskach sanitarnych. Posiada odznaczenia: Krzyż Virtuti Militari kl. V, Krzyż Niepodległości, trzy Krzyże Walecznych, Medal za Wojnę Światową, Medal 10-lecia i Medal La Victoire.

Po wyjściu w stan spoczynku w stopniu pułkownika — zajmował się pracą samorządową na Polesiu. Był prezesem osadników wojskowych pow. prużańskiego, prezesem Banku Spółdzielczego i naczelnym lekarzem Kasy Chorych w Prużanie.

Automobilizm

Nowe autostrady dookoła Paryża

Francuskie min. robót publicznych rozpatruje obecnie plan budowy 6-ciu nowych autostrad, opracowany przez p. L. Dausseta, prezesa tow. rozwoju regjonu paryskiego.

Autostrady te mają połączyć Paryż z następującemi miejscowościami:

Rambouillet, przez Saint-Cloud, Ville — d'Avray i Saint — Cyr.

Saint — Germain, przez Croix — de — Noailles.

Gonesse, przez Le Bourget.

Meaux, przez Vincennes i Lagny.

Fontainebleau, przez Palaiseau i Corbeil.

Szósta zaś autostrada będzie okrężną dookoła Paryża, w odległości mniej więcej 30 km. i przechodzić będzie przez Pontoise, Ecouen, Gonesse, Mitry, Lagny, Brie — Comte — Robert (skąd odnoga do Melun), Corbeil, Palaiseau, Trappes, la Croix — de — Noailles, Pontoise.

Wszystkie autostrady będą miały szerokość 40 metrów, a pozatem z obu boków będą pasy 12-tometrowej szerokości, w których zabronione będzie wznoszenie jakichkolwiek zabudowań. Te imponujące arterje komunikacyjne pozwolą na krążenie olbrzymiej ilości samochodów jednocześnie.

Koszt budowy tych autostrad obliczony jest na sumę około 3 miljardów franków, a przy budowie mają znaleźć zatrudnienie bezrobotni niewykwalifikowani robotnicy, gdyż większość robót będzie polegała na niwelacji gruntów. Trasa przewidziana jest tak, aby omijać na drodze miasta i miejscowości zabudowane, co zaoszczędzi kosztów przy wywłaszczaniu posiadaczy gruntów.

35.000 ofiar rocznie

Prezes Narodowej Rady Bezpieczeństwa St. Zjedn. A. P. wygłosił w tych dniach referat o wzroście śmiertelnych wypadków samochodowych w St. Zjedn. A. P. Zdaniem jego liczba wypadków dosięgnie w r. b. 35.000 wobec 31.000 w r. ub. i 33.700 w r. 1931.

Zdaniem mówcy, głównie cztery przyczyny wywołują ten zastraszający objaw śmiertelnych wypadków samochodowych: niedbalstwo pod względem ścisłego przestrzegania istniejących praw, stare samochody, niebezpieczne z powodu zużycia, wzrastająca szybkość nowych samochodów i nadużywanie alkoholu przez kierowców.

W liście, wystosowanym do powyższej organizacji, prezydent Roosevelt oświadcza, że nie należy dopuścić, aby rozwój automobilizmu i niezrównany system dróg samochodowych w Stanach Zjednoczonych stały się narzędziami śmierci i nieszczęścia.

Campbell chce pobić własny rekord

Słynny kierowca samochodowy Malcolm Campbell zawiadomił Rotary Club w Londynie, że w styczniu 1935 r. wyjeżdża do Dayton (Florida), aby zaatakować swój własny rekord dotychczasowy, wynoszący 272 mile ang. na godzinę i ma nadzieję osiągnąć 300 mil.

Campbell będzie jechał na swym samochodzie „Blus Bird" (Niebieski Ptak) o mocy 2.650 KP.

Ćwierć miljona samochodów w Belgji

Według statystyki na 1 stycznia 1934 r. w Belgji zarejestrowano 108.400 samochodów prywatnych, 7.410 taksówek, 1.660 autobusów i autokarów, 66.300 wozów ciężarowych, 62.000 motocykli i 3.230 samochodów wojskowych i rządowych.

Ogólna zatem ilość 249.000 wozów motorowych stawia Belgję w rzędzie państw o najbardziej, w stosunku do wielkości terytorjum, rozwiniętym ruchu motorowym.

Złote jabłko skarbu francuskiego

Skarb francuski czerpie bardzo poważne dochody ze wszelkiego rodzaju opłat, związanych bezpośrednio z ruchem samochodowym.

W 1933 r. wpływy z tego tytułu osiągnęły imponującą cyfrę 1.140.000.000 franków, na co złożyły się (w okrągłych cyfrach) opłaty od: turystów — 75.106.000 fr., taksówek — 4.037.000 fr., autobusów — 2.365.000 fr., wozów ciężarowych — 60.603.000 fr., motocykli — 3.646.000 fr.; dalej, cło od importu samochodów — 9.468.000 fr., opłaty za prawa jazdy — 155.218.000 fr., podatek od benzyny — 676.750.000 fr., od oliwy — 40.050.000 fr., od sprzedaży samochodów — 99.900.000 fr.

Powyższe wysokie dochody osiągnął skarb państwa dzięki odpowiedniej polityce drogowej i popieraniu motoryzacji kraju.

Coraz więcej samochodów w St. Zj. A. P.

Izba przemysłu samochodowego St. Zjed. A. P. ogłasza następujące cyfry produkcji: w ciągu pierwszych 7 mies. r. b. wyprodukowano 2.660.000 wozów, czyli o 792.680 więcej w porównaniu z tymże kresem w 1933 roku; oznacza to wzrost produkcji o 62%.

Zawody automobilowe w Marsylji

Na zebraniu członków Automobilklubu w Marsylji, zostały ustalone daty na rok 1935 dla następujących zawodów automobilowych: 12 maja — zawody międzyklubowe w Miramas; 29 maja — wyścig „Côte des Alpilles"; 2 czerwca — wyścig „Côte du Val de Cuech"; 5, 6 i 7 lipca — zjazd gwiaździsty „Rallye des Alpes Françaises"; 21 lipca — le Grand Prix de Marseille w Miramas.

Współpraca kolei z autobusami

Koleje niemieckie były pierwsze w Europie, które zaprowadziły własną eksploatację linij autobusowych. Obecnie eksploatują one 23 linje pasażerskie ogólnej długości 3000 km i 55 linij towarowych o długości 26.961 km.

Podczas gdy w 1924 r. przewiozły autobusy pasażerskie 20.000 osób, a towarowe 20.000 ton, to w 1933 r. — 5.480.000 pasażerów i 896.000 ton towarów.

Z FRANCJI

CÔTE d'AZUR

ST. RAPHAËL

(Collection P. L. M.)

NAJWIĘKSZY DWORZEC MORSKI ŚWIATA

Już niebawem zostanie ukończony nowy dworzec morski w Le Havre. Wybudowano nowe molo pasażerskie długości 600 metrów, do którego bez względu na pogodę, nie tylko obecnie kursujące największe statki, ale i będące w budowie olbrzymy, przybijać będą bezpośrednio.

Największy okręt świata, Normandie 75.000 tonn, należący do linji okrętowej „Transatlantique" wyruszy po raz pierwszy z Le Havre do Nowego Yorku wiosną 1935 r.

Zaokrętowanie i wylądowanie pasażerów będzie mogło się odbywać jednocześnie. Za głównym budynkiem zostanie wzniesiona wielka hala długości 580 metrów i szerokości 45 metrów, dla przybywających i odjeżdżających pociągów.

Pierwsze piętro głównego budynku zarezerwowane będzie dla pasażerów, parter zaś i drugie piętro dla towarów i bagaży.

Na dachu będzie umieszczona wieża wysokości 85 metrów z olbrzymim przypływomierzem.

Materjał zużyty przy budowie dworca, wystarczyłby na wybudowanie 60 domów dochodowych.

KURACJA WINOGRONOWA NA DWORCACH KOLEJOWYCH

Ostatnio najmodniejszym napojem w Paryżu jest sok winogronowy. Inowacja ta została wprowadzona przez bufety na dworcach kolejowych „St. Lazare", największym dworcu w Paryżu, „Montparnasse" i „Quai d'Orsay", gdzie za jednego franka każdy może wypić szklankę soku winogronowego. Cieszy się to tak wielkim powodzeniem, że sam tylko dworzec „St. Lazare" sprzedaje codziennie w postaci soku lub też w naturze do 5.000 kg. winogron, a sprzedawcy win uskarżają się na zastój w tej branży.

Podobna „pijalnia soku winogronowego" została również otwarta na dworcu Północnym.

II WYSTAWA MIESZKANIA WSPÓŁCZESNEGO W PARYŻU

W lutym 1935 r. odbędzie się w Grand Palais w Paryżu, II wystawa mieszkania współczesnego. Wystawę tę organizuje „Le Salon des arts menagers" przy współudziale czasopisma „L'architecture d'aujourd'hui".

Przewidziany jest szereg sekcyj, a mianowicie: aparaty, instalacje i przybory sanitarne, materjały, aparaty i przybory budownicze i mieszkaniowe, dekoracja mieszkań, architektura etc.

Fikcyjne rozkłady jazdy

Coraz częściej zdarza się, że dyrekcje P.K.P., ogłaszając urzędowe rozkłady jazdy, następnie kasują niektóre pociągi lub też zmieniają godziny ich odejścia.

Praktyki te należy najostrzej potępić, koleje bowiem, ogłaszając rozkład, tem samem biorą na siebie wobec publiczności zobowiązanie, którego nie można jednostronnie zbywać się.

Każdy pociąg, wydrukowany w urzędowym rozkładzie, posiada swoje gospodarcze uzasadnienie, bądź jako wywołany potrzebami ludności, bądź też jako stanowiący jedno z ogniw w dalszej komunikacji z innemi pociągami, autobusami, statkami, etc. Kasowanie też pociągów objętych rozkładem może dowodzić jedynie, że przy układaniu go nie przemyślano należycie tych potrzeb, lub też że względy fiskalne odgrywają tutaj decydującą rolę. Inaczej mówiąc, dyrekcje kolejowe uważają się za uprawnione do kasowania pociągów ze względu na „małe zaludnienie", jak się to nazywa w języku urzędowym.

Oddzielną kwestję stanowi przesuwanie godzin odejścia i przyjścia pociągów, które również nie może być tolerowane już po wydaniu urzędowego rozkładu.

Znamy przypadki, kiedy podróżni, związani terminowo z dniem i godziną, przybywali na dworce, wierząc w urzędowy rozkład, aby dowiedzieć się, że pociąg ich został skasowany albo też że odszedł o godzinie wcześniejszej niż to przewidywał rozkład.

Tego rodzaju praktyki nie są dopuszczalne nigdzie na zachodzie. Rozkład urzędowy jest rzeczą świętą, której nie wolno zmieniać, nawet jeżeli pociągi odchodziłyby zupełnie próżne. Nie ulega też kwestji, że gdyby zawiedzeni podróżni chcieli dochodzić sądownie swoich strat, wynikłych z tego powodu, dyrekcje musiałyby płacić wielkie odszkodowania.

Tłumaczenie się, że o zmianie publiczność została uprzedzona za pomocą prasy lub ogłoszenia przy kasie kolejowej jest niepoważne. Nikt przed udaniem się na dworzec nie może studjować roczników prasy codziennej, aby sprawdzić, czy czasem jego pociąg nie został odwołany albo czy czas jego odejścia nie został zmieniony. Napisu na małej karteczce, zabrudzonej i poplamionej, a wywieszonej przed kasą biletową, nikt nie zauważy. Karteczek tych jest zbyt wiele, i ten, który staje przy okienku kasowem dla kupna biletu przeważnie nie ma czasu ani ochoty odczytywać całej przebogatej literatury, która okienko kasowe jest upiększone. Zresztą samo uprzedzenie na chwilę przed odejściem pociągu nie ma żadnej wartości, gdyż plan podróży układa się przeważnie u siebie w domu.

Z punktu widzenia prawnego wreszcie rozkład jazdy, ogłoszony urzędowo przez kolej, jest dokumentem miarodajnym, nie wymagającym żadnego dalszego uzupełnienia, już choćby ze względu na to, że nie posiada żadnej wzmianki, iż jest tylko prowizoryczny.

Pociągi nasze funkcjonują technicznie bez zarzutu i przynoszą naszemu młodemu kolejnictwu prawdziwy zaszczyt. Czynienie natomiast z rozkładów jakiejś nieuchwytnej fikcji sprowadza funkcjonowanie kolei do roli jakiegoś prowincjonalnego bałaguły, który wyrusza w drogę dopiero wtedy, kiedy mu sie bryka napełni i nie wyrusza wogóle, jeżeli nie ma pasażerów.

Ministerstwo Komunikacji wymaga od przedsiębiorców autobusowych punktualnego i regularnego dotrzymywania rozkładów jazdy bez względu na frekwencję, niechże wiec przedewszystkiem samo dba o swoje własne przedsiębiorstwo, niech nie stwarza dla podróżnych bolesnych nieraz niespodzianek i niech nie podrywa własnego autorytetu.

Udział Polski w obradach „Agotu"

Dnia 14 października 1934 r. rozpoczynają się w Lugano obrady Zarządu „AGOTU" (Association de Grandes Organisations Nationales de Tourissme), t. j. związku wielkich narodowych organizacyj turystycznych.

Członkiem Rady Zarządzającej „AGOTU" z ramienia Polski jest naczelny dyrektor Orbisu p. Eugenjusz Wilczek.

Przedmiotem obrad zarządu będą sprawy dewizowe i rozliczeniowe, międzynarodowa wymiana pociągów turystycznych i specjalnych i bardzo aktualna kwestja jednolitej odprawy za ulgowemi biletami grup podróżniczych, tak zwyczajnych jak i szkolnych.

Z ŻAŁOBNEJ KARTY

Ś. p. inż. Ryszard Minchejmer

Ryszard Minchejmer urodził się w Warszawie 6 stycznia 1875 r. jako najmłodszy syn Adama Minchejmera, wybitnego kompozytora i ówczesnego dyrektora opery warszawskiej. Od samego dzieciństwa wychowywał się w atmosferze wysokiej kultury umysłowej i artystycznej, dzięki czemu wyrobiło się w nim wielkie znawstwo i zamiłowanie do muzyki, której poświęcał bardzo wiele czasu i wysiłków, poza swemi studjami i pracą zawodową.

Po ukończeniu szkoły średniej w Warszawie, wyższe studja odbył w Petersburgu w Instytucie Inż. Komunikacji, który ukończył w r. 1899. W czasie studjów prowadził ruchliwe życie wśród polskiej kolonji w Petersburgu, uprawiając przez cały czas umiłowaną muzykę.

Zaraz po ukończeniu studjów objął stanowisko inżyniera drogowego na Kaukazie, gdzie w grudniu 1914 r. dostaje się do niewoli tureckiej, skąd zostaje zwolniony dopiero w r. 1918.

W roku 1919 powraca do kraju i wstępuje na służbę państwową do ówczesnego Ministerstwa Robót Publicznych, w charakterze inspektora drogowego. W swej pracy zawodowej poświęcił się przedewszystkiem zagadnieniom rozwoju ruchu samochodowego, opracowując reglementację ruchu kołowego i porządkując tę zaniedbaną dotychczas u nas dziedzinę. Ś. p. inż. Minchejmer czynnie współpracował przy zorganizowaniu nowoczesnego aparatu służby drogowej, współdziałając z wszelkiemi podejmowanemi w kraju pracami i poczynaniami, dotyczącemi ruchu samochodowego i komunikacji autobusowej. W związku ze swemi pracami niejednokrotnie wyjeżdżał z ramienia Rządu Polskiego na Międzynarodowe Kongresy Drogowe, był przewodniczącym Międzynarodowego Kongresu Propagandy Turystycznej odbytego w r. 1929 w Polsce, oraz uczestniczył w zjazdach Międzynarodowego Związku Automobilklubów uznanych.

Ostatnio we wrześniu b. r. był ś. p. inż. Minchejmer przewodniczącym delegacji polskiej na Międzynarodowym Kongresie Drogowym w Monachjum. Po powrocie ze swej ostatniej podróży zasłabł i w niespełna tydzień zmarł 30 września b. r. wskutek osłabienia serca, wyczerpanego nadmierną pracą i chorobą.

Poza swą pracą zawodową ś. p. inż. Minchejmer poświęcał wiele czasu pracy społecznej, zasiadając w komitecie Automobilklubu Polski, w zarządzie Warszawskiego Tow. Muzycznego, Stowarzyszenia Polsko Francuskiego, Warszawskiego Tow. Przyjaciół Sztuki i Sekcji Moniuszki. Na wszystkich tych terenach rozwijał bardzo intensywną działalność, zaskarbiając sobie sympatję i uznanie tych wszystkich, którzy się z nim stykali, dzięki swej bezinteresowności i dobroci. Zawsze chętny do niesienia pomocy, poświęcał dużo wysiłków na organizowanie koncertów na cele filantropijne, w których niejednokrotnie brał udział w roli akompanjatora.

W domu u siebie potrafił zawsze skupić grono osób, zamiłowanych w muzyce, która była zawsze tam chętnie uprawiana.

RUCH WYDAWNICZY

Adam Wisłocki „PRZEZ JEZIORA I RZEKI BRASŁAWSZCZYZNY". Warszawa, 1934. Główna Księgarnia Wojskowa, str. 173 z 15 ilustracjami i mapką szlaków wodnych Brasławszczyzny.

Szczegółową recenzję o tej książce umieścimy w następnym numerze.

MAPA RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Wojskowy Instytut Geograficzny wydał ostatnio Mapę Rzeczypospolitej Polskiej w skali 1 : 1.000.000 o wymiarze 110 × 96.

Powyższa mapa wypełnia lukę, która oddawna dawała się odczuć, gdyż dotychczas nie było tak pięknego, a zarazem popularnego wydawnictwa, obejmującego w małej skali takiego bogactwa szczegółów pokrycia, jak również powierzchni terenu przedstawionej starannie dobranemi barwami hipsometrycznemi.

Cena arkusza została wykalkulowana zaledwie na zł. 5.— ażeby udostępnić szerokim masom korzystanie z tego wydawnictwa.

WYCIECZKĘ DO TRZEBNICY

na Śląsku Opolskim, gdzie się znajduje grób Św. Jadwigi i do Wrocławia urządza w ostatnich dniach października Orbis. Wyjazd z Poznania w nocy z 27 na 28.X, powrót 31.X. Wycieczka korzystać będzie z paszportu zbiorowego, a każdy uczestnik zaopatrzony będzie w kartę indywidualną, upoważniającą do pobytu w Niemczech. Wszelkich informacyj o warunkach udzielają wszystkie placówki Orbisu.

WYCIECZKA INŻYNIERÓW NA BLISKI WSCHÓD

Orbis organizuje w czasie od 18.XII do 15.I specjalną wycieczkę dla inżynierów do Palestyny, Egiptu, Syrji, Konstantynopola, Aten i Bukaresztu. Całkowity koszt wraz z paszportem i wizami, podróżą koleją i okrętem, utrzymaniem, lokomocją i napiwkami, wyniesie około 1350 zł. od osoby. Liczba uczestników ograniczona do 50 osób. Zapisy przyjmują oraz udzielają informacji wszystkie placówki Orbisu.

PRACE NAD USPRAWNIENIEM ORGANIZACJI ORBISU

W dniu 28 października b. r. odbędzie się w Warszawie zjazd kierowników Oddziałów i Agencyj Orbisu. Porządek dzienny obejmie aktualne, bardzo ważne sprawy organizacyjne, administracyjne i propagandowe zarówno z zakresu działalności Orbisu, jak i z dziedziny ogólnej turystyki.

Informator dla przyjeżdżających do Warszawy

ZWIEDZANIE.

Zamek w niedziele i święta 11—14 (opłata 1 zł, wycieczki 25 gr.); codziennie oprócz wtorków 10—15 (opłata 50).

Pałac Łazienkowski i Biały Domek: w niedziele i święta 11—14 (opłata po 1 zł, wycieczki po 25 gr), codziennie oprócz wtorków 10—15 (opłata 1 zł).

Kamienica Książąt Mazowieckich: Rynek starego Miasta 29, dostępna po porozumieniu się z administracją.

Kamienica Baryczków. Rynek Starego Miasta 32, codziennie, nie wyłączając niedziel i świąt, 10—17 (opłata 1 zł, młodzież 50 gr, wycieczki 25 gr.

Muzeum Narodowe (Al. Trzeciego Maja 13) niedziele, środy, piątki, soboty 11—15 (opłata jak wyżej).

Muzeum Wojska: (Muzeum Nar.) codziennie prócz poniedziałków 10—15 opłata 50 gr, młodzież 15 gr, żołnierze bezpłatnie.

Muzeum Przemysłu i Rolnictwa: — (Krak. Przedm. 66 codziennie prócz poniedziałków 10—14 (opłata 50 gr, młodzież i żołnierze 20 gr); w sierpniu zamknięte.

Muzeum Przemysłu i Techniki: Dział I — Tamka 1. Dział II — Krak. Przedm. 66. Wstęp 50 gr., młodzież 30 gr.

Muzeum Archeologiczne Państwowe: (ul. Agrykola 9), codziennie oprócz niedziel i świąt 10—14.

Muzeum Archeologiczne im. Majewskiego: (ul. Nowy Świat 72), codziennie oprócz niedziel i świąt 10—14.

Muzeum im. Bersona: (ul. Grzybowska 26), po uprzedniem porozumieniu się z zarządem, wstęp bezpłatny.

Muzeum Poczty i Telekomunikacji: (ul. Ś-tej Barbary, róg Poznańskiej), w niedzielę, 12 — 14 (opłata 50 gr., uczniowie 20 gr.).

Muzeum Kolejowe: (ul. N. Zjazd 1), w niedziele, święta, czwartki i soboty 10—14.

Muzeum Rzemiosł i Sztuki Stosowanej: (ul. Chmielna 52), w niedziele i święta 10—13, codziennie 10—16 (opłata 30 gr, wycieczki i uczniowie 10 gr), w poniedziałki zamknięte.

Muzeum Zoologiczne: (Krak. Przed. 26), w niedziele 10—15, w czwartki 10 do 14, wstęp bezpłatny.

Ogród Zoologiczny: Warszawa-Praga, (Ratuszowa 3), otwarty jest codziennie od godz. 9-ej do zmierzchu. Opłata 1 zł. dla dzieci i uczącej się młodzieży 50 gr.

Towarzystwo Zachęty Sztuk Pięknych: w niedziele, święta i codziennie zimą od 10 do zmierzchu, latem od 10 do 18 (opłata 2 zł, urzędnicy 1 zł, młodzież 50 gr, wycieczki 30 gr).

Stacja Filtrów: po porozumieniu się z zarządem.

Gazownia miejska: po porozumieniu się z zarządem.

Cieplarnia miejska: po porozumieniu się z zarządem.

Sejm i Senat: po otrzymaniu pozwolenia Komendanta Straży Marszałkowskiej.

Cytadela: po otrzymaniu pozwolenia na miejscu, w Komendzie II Dzielnicy.

Pałac Krasińskich: po porozumieniu się z kancelarją Sądu Najwyższego.

Kamienica Fukierów: (Rynek Starego Miasta 27), podwórze i sień cały dzień, piwnice po porozumienia się z zarządzającym.

Domy Akademickie: po porozumieniu się z administracją gmachów.

Kościoły: w czasie wolnym od nabożeństwa t. j. 10—14 i 15—18.

Pałac w Wilanowie: przez cały rok prócz poniedziałków 14—18.

BIBLJOTEKI.

Otwarte codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt. Narodowa ul. Rakowiecka 6. **Publiczna im. Kierbedziów,** Koszykowa 26, **Centralna Wojskowa** (połączone są z nią zbiory Rapperswilskie i Polskie Archiwum Wojskowe). Aleje Ujazdowskie 3/5, **Ordynacji hr. Krasińskich,** Okólnik 9, **Ordynacji hr. Zamoyskich,** Żabia 4, **Uniwersytecka,** Krak. Przedmieście 26, **Politechniki** w Głównym Gmachu Politechniki, **Wyższej Szkoły Handlowej,** ulica Rakowiecka 6, **Wielkiej Synagogi,** Tłomackie 11. Ponadto bibljoteki fachowe posiadają Polskie Tow. Krajoznawcze. Tow. Lekarskie Stowarzyszenie Techników i związki zawodowe.

BIURA PODRÓŻY.

„Orbis" — zarząd: Ossolińskich 8, tel. 5-47-55, — oddziały: Marszałkowska 98, tel. 9-99-49; Marszałkowska 153, tel. 2-64-11; Wierzbowa 11, tel. 2-85-87; **„Wagons - Lits - Cook".** Krak. Przedm. 42 tel. 5-48-20; Nalewki 28/30 tel. 12-16-07; **„Francopol"** Mazowiecka 9, tel. 2-06-73.

TELEGRAF.

Główne biuro ul. Nowogrodzka róg Poznańskiej i oddziały na pl. Napoleona oraz przy ul. Brukowej 28 (Praga) przyjmują depesze całą dobę.

Pozatem wszystkie oddziały pocztowe miejskie od 8 do 17.

TELEFONY MIEDZYMIASTOWE.

Rozmównica na Głównej Poczcie oraz w oddziale przy Poznańskiej róg Nowogrodzkiej, czynne są całą dobę. W miej kich urzędach pocztowych od godz. 8 do 21.

Kawiarnie i cukiernie polecone

Hotele polecone

Restauracje polecone

Hotele polecone w kraju

LWÓW

Prenumerata roczna zł. 8,—; półroczna zł. 4,50; kwartalna zł. 2,50.

Ceny ogłoszeń: Na 1-ej stronie 70 gr. w tekście 60 gr. za tekstem 50 gr. komunikaty zł. 1,— opisowe zł. 1,50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo, w dziale „prace poszukiwane", nadanie wprost w Administracji 10 gr. Minimalne ogłoszenia drobne — 10 słów. Zastrzeżenie miejsca 25%. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela.

Ze terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jesto bowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca.

Redaktor naczelny: Wacław Olszewski. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.